SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 15:10).

–Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes).

«1) Solicitud de audiencia de la Federación del Transporte de Bebidas (Fetrabe), a fin de expresar su opinión sobre el monopolio en la comercialización y distribución de cervezas en nuestro país.

2) Solicitud de audiencia de Copay. Empresas de transporte de pasajeros urbanos y suburbanos del interior del país. Tema: subsidio de boleto estudiantil».

–La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el placer de recibir al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas –que pidió ser recibido y seguramente tendrá cosas muy importantes para contarnos– acompañado por el ingeniero Pablo Genta, Director Nacional de Planificación y Logística; el escribano Gustavo Fernández, Director General y el ingeniero Lazo, a quien ya recibimos en esta Comisión cuando estaba a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad –pensé que todavía seguía ocupando ese cargo– y con gusto también lo escucharemos en esta oportunidad.

En principio el señor Ministro abordará temas de su interés y después abriremos una ronda de preguntas para que los Senadores expresen sus inquietudes y luego la delegación que hoy nos visita dé las respuestas correspondientes.

SEÑOR MINISTRO.- Agradezco a los señores Senadores que me reciban y me den la oportunidad de ponerme en contacto con la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado. La verdad es que lo primero que deseo hacer es establecer el vínculo, el intercambio. Nos apuramos a mandar una comunicación a la Comisión poniéndonos a las órdenes porque consideramos que después paulatinamente se van a ir creando agendas; por un lado, está la discusión presupuestal y, por otro, la natural aparición de temas –de interés del Ministerio o de los propios Senadores– que se incorporarán al orden del día e irán generando un relacionamiento continuo y permanente. Esta primera instancia de intercambio podría ser una buena oportunidad, no solo para que nosotros podamos transmitirles algunas de las preocupaciones y los objetivos principales, sino también para escuchar, recibir y, de alguna manera, aprovechar a enriquecer nuestra propia definición del programa de trabajo a realizar. En ese sentido, como los señores Senadores saben, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene un abanico de temas y preocupaciones que abarcan muchas actividades importantes del país en todo su territorio.

Por lo tanto, me parece que corresponde, antes que nada, definir un eje principal de la labor que nos proponemos llevar adelante y después enriquecernos con un intercambio de preguntas y respuestas o la promoción de algunos temas. Es imposible pretender abordar todos los temas en una sola reunión; no solo sería demasiado extensa, sino también poco atractiva. Creo que con la experiencia que nos da el habernos ocupado en una oportunidad anterior –con el honor y el privilegio que ello representa– del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, encontramos algunos objetivos que, si bien han sido permanentes en esta Cartera, en este caso tienen un carácter algo diferente.

En alguna instancia expresé que cuando hace diez años nos correspondió esta responsabilidad, fue fácil determinar e identificar algunos temas cuya resolución marcaba la diferencia; eso nos permitía estar seguros de ir concretando avances en la realidad de la infraestructura del país. Sin embargo, en esta oportunidad, no lo vemos tan así. Por ejemplo, hace diez años era notorio que terminar el puente del río Santa Lucía sobre la Ruta 1 significaba un avance en una situación que se había complicado y demorado muchos años. No tenía ninguna duda de que concretar la obra de la

Perimetral Wilson Ferreira Aldunate era también un cambio cualitativo en el ordenamiento de la carga, fundamentalmente en el área metropolitana. La demanda que aún tenía el país en materia de infraestructura como consecuencia del transporte de la carga de su producción, si bien se podía prever, no mostraba situaciones tan críticas y de tanta emergencia.

Actualmente, la diferencia está en que podemos identificar cuáles son los puntos más críticos, las situaciones más comprometidas y las rutas más afectadas, pero es muy difícil definir cuál es la prioridad, es decir, qué ruta, qué obra o qué proyecto en concreto son las que hacen la diferencia en esta materia. Me da la sensación de que en materia de caminería o de vialidad tenemos el desafío de procurar que Uruguay logre un nivel superior de servicios en su realidad y luego los mantenga en un nivel superior.

Desde el Ministerio, no es lo mismo establecer una estrategia que tenga determinados puntos definidos como objetivo prioritario, a desarrollar un programa que necesita colocar el conjunto del sistema de carreteras del país a un nivel superior de calidad en los servicios y asegurar el instrumento para mantenerlo. Por lo tanto, no he vacilado en decir que uno siempre siente responsabilidad por las tareas que se propone realizar, pero cuando hacemos determinados anuncios y de alguna manera ordenamos el camino que nos proponemos recorrer, no dudamos en señalar que aparte del sentimiento de responsabilidad tenemos el temor de que con los anuncios se generen expectativas que, de no cumplirse, después tienen como consecuencia frustraciones.

Creo que lo que tenemos que hacer es hablar poco y trabajar mucho; procurar encontrar la forma de sumar no solo los recursos sino también el esfuerzo, el conocimiento, el trabajo y la administración del tiempo imprescindible para obtener buenos resultados que redunden en que en el transcurso de este período vayamos colocándonos más en sintonía con lo que afortunadamente es el crecimiento de la demanda que se ha generado a partir del crecimiento del país, del aumento del volumen de la carga y las características de los transportes que se han multiplicado en el país.

Con esta introducción de alguna manera estoy preanunciando que la línea de prioridad que vamos a tener en nuestro trabajo es fundamentalmente la de la infraestructura carretera y vial. Como no podría ser de otra manera, el crecimiento que hemos comentado viene acompañado de la necesidad de seguir invirtiendo y, si es posible, aumentar el ritmo de inversión en materia portuaria para desarrollar el sistema portuario nacional. En esta materia, el Uruguay ha tenido un gran crecimiento y eso tiene una enorme importancia en el desarrollo de la economía, incluso, por la influencia del país en la región. Sin embargo, debemos saber que en buena medida hemos podido dar respuesta a esa demanda y a ese crecimiento en materia portuaria en función de una acumulación de capital, obra y patrimonio que son consecuencia de largos períodos de ocio. Tenemos más de cien años de muelles por la visión de aquellos que los hicieron y, más allá de la discusión de aquel momento, el apoyo que recibieron permitió darle una respuesta favorable a un ritmo de demanda que se incrementó sustancialmente en los últimos tiempos y que no hubiera sido posible si la infraestructura no hubiera estado a la espera.

Ahora ya hemos perdido esa ventaja y se generan necesidades que no están garantizadas por la infraestructura existente. El desafío es continuar invirtiendo en el sistema portuario, pero seguir construyendo a un nivel superior porque la demanda no espera y nosotros no queremos que este sea un factor de desaliento ante las posibilidades de crecimiento que tiene el país.

Ya definimos que nuestra principal línea de trabajo va a ser el sistema vial y el sistema carretero. Como elemento complementario está la necesidad de continuar con las obras proyectadas a nivel portuario y definir estas obras dentro de un Sistema Nacional de Puertos, que creemos constituye una estrategia portuaria nacional. Algunos puntos aportan más modestamente, mientras que otros son piezas fundamentales, como el puerto de Montevideo y el de Nueva Palmira, pero todos integran un sistema que el Uruguay tiene que preservar y desarrollar con la expectativa de que el país siga creciendo.

Creo que es el momento de informar a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado qué pensamos realizar en materia de vialidad o cómo vamos a encarar las obras. En otras oportunidades, hemos dicho que no debemos generar expectativas con respecto a que los desafíos

que están planteados se puedan resolver con recursos presupuestales. El Presupuesto es muy relevante en el país, como siempre lo ha sido, y los recursos presupuestales que se deberán reservar para el mantenimiento vial del país tendrán que ser importantes para seguir sosteniendo una labor que en nuestros planes, incluso, exige el mantenimiento de tal vez más de 4.000 kilómetros de carreteras. Con eso quiero decir que, si bien no están definidos los números a nivel presupuestal, no nos estamos planteando que decrezcan, sino que se sostengan y se mantengan en la medida de lo posible. Pero todos sabemos que el país tiene un Presupuesto que tendrá que presentarse equilibradamente a la discusión legislativa; que el ritmo de crecimiento que se espera es moderado y por debajo del que hemos tenido en los últimos años; que estamos en un momento donde a nivel del mundo y de la región existen señales claras de dificultades, que, seguramente, también influyen en nuestra economía, y que tenemos que ser muy responsables y cuidadosos en cuanto al prestigio que el Uruguay ha logrado construir. Ese prestigio, que se debe defender, se expresa en la confianza existente sobre el mercado nacional, tanto en el interior como en el exterior del país. Esa confianza se preserva a partir de las valoraciones o calificaciones que se hacen por parte de institutos que no dependen de nosotros. Es cierto, no es importante si estamos de acuerdo o no con esas valoraciones, pero sirven de referencia para las decisiones que toman, incluso, los inversores locales y, obviamente, los internacionales.

Por lo tanto, en cuanto al Presupuesto abordaremos la discusión y procuraremos las mejores posibilidades para la infraestructura, pero somos conscientes de que ahí no vamos a encontrar la respuesta a todas las necesidades.

En definitiva, es muy importante ver de qué modo podemos facilitar, comprometer y promover la participación del ahorro privado en este tipo de obras. Para eso hay ciertos mecanismos, algunos históricos y otros más nuevos en el Uruguay. En materia vial nosotros tenemos una experiencia de algunos años en cuanto a concesión de obra pública. Se trató de una experiencia que en algún momento se desarrolló para la caminería, en la que hubo muchos fracasos, muchos procesos que se interrumpieron e, incluso, alguno que terminó. Hoy hay vigentes dos concesiones de obra pública en materia de caminería: en la Ruta 8, en el Camino de la Sierra, y en la Ruta 5, donde está el Peaje Mendoza, que no sé qué nombre tiene.

Esas concesiones que han funcionado adecuadamente, en forma sostenida en el tiempo, nos proponemos ampliarlas, que aumente la influencia y, por lo tanto, la reparación y mantenimiento de rutas; me refiero a los 131 kilómetros originales.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Eso fue costeado con peajes?

SEÑOR MINISTRO.- Así es, eso se costea, fundamentalmente, con peajes y con alguna transferencia adicional en función de otras obras que se suman. Así ha sido históricamente y es lo que nos proponemos a través de la negociación de los plazos de estas concesiones a futuro.

Después tenemos una concesión atípica, que no ha sido una concesión público-privada, sino, una concesión público-pública, que es la puesta en funcionamiento a través del CND y de la Corporación Vial del Uruguay.

Hasta el momento la Corporación Vial del Uruguay ha estado atendiendo 1.661 kilómetros de la red vial primaria. Al respecto, nos hemos propuesto una ampliación de 1.018 kilómetros más, totalizando 2.679 kilómetros. Está previsto para los próximos cinco años hacer una inversión de US$ 678:000.000.

SEÑOR LACALLE POU.- Una pregunta: ¿a qué se refiere cuando dice «ha estado atendiendo»?

SEÑOR PRESIDENTE.- Por favor, señores Senadores, pidan la palabra porque, si no, se torna imposible tomar la versión taquigráfica.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido disculpas, señor Presidente, pero el señor Ministro me dejó la duda cuando dijo: «ha estado atendiendo».

SEÑOR MINISTRO.- Seguramente me estaba refiriendo al mantenimiento de las rutas, del mismo modo que hable de 1.018 kilómetros adicionales, lo que totaliza 2.679 kilómetros, con una inversión de US$ 678:000.000, que procuraremos a través de la ampliación de los contratos con la CVU y que esta pueda descontar o colocar papeles en la bolsa de valores.

También está previsto promover los programas de participación público-privada establecidos en una ley que se aprobó en el período anterior, pero que ha tenido dificultades para su reglamentación y posterior puesta en funcionamiento. Hasta ahora tenemos dos experiencias que seguimos con cierto cuidado. Una de ellas se encuentra en la etapa de concreción de iniciación del negocio, porque se ha terminado el contrato de financiamiento, me refiero a la Cárcel de Punta de Rieles, y la otra es el llamado que se hizo para las Rutas 21 y 24. En los pliegos se establecen tres etapas de evaluación, la última etapa es la relativa a las propuestas económicas; actualmente se encuentra en esa etapa, para luego entrar en la confección y negociación del contrato de financiamiento para comenzar posteriormente con el inicio de las obras.

Esta es una experiencia que tenemos que perfeccionar. Del seguimiento de estos proyectos que hemos mencionado, surge que uno de los problemas es el tiempo que lleva la definición de las distintas etapas y la realización de las últimas evaluaciones previstas. En ese sentido, nos hemos propuesto realizar algunas modificaciones para que se incluyan en los próximos pliegos, no solo para facilitar y acortar los tiempos, sino, también, para poder decidir procedimientos que puedan simplificarse a efectos de que todo se desarrolle con mayor agilidad.

Existen algunos otros aspectos que tienen que ver con la incertidumbre, con las dudas que naturalmente se le producen al empresario que está estudiando la posibilidad de hacer una inversión que tiene que ver no solo con el compromiso de construir las obras en un período de dos o tres años o más, sino, después, garantizar su mantenimiento a lo largo de aproximadamente 20 años.

Todas las dudas que de allí surgen redundan en la importancia de las garantías y en las consecuencias de los costos que, para protegerse, necesariamente el empresario calcula. Por lo tanto, el perfeccionamiento del pliego para reducir el número de incertezas, de dudas, para dar credibilidad al procedimiento que se va a seguir, no solo es un factor que influye en la decisión de colocar las garantías necesarias para un proceso que va a durar veinte años, sino también se refleja favorablemente en los costos, en las cotizaciones de las obras.

Sabemos que buena parte de la capacidad de construcción que tiene en materia vial el país se lleva adelante históricamente por parte de empresas que, en algunos casos, no tienen veinte años de vida, sino menos, es decir, menos años que el tiempo que durará el contrato. Muchas de esas empresas son organizaciones de tipo familiar, tienen un dueño y la familia que trabaja con él, no son el tipo de empresas adecuadas para abordar esta clase de obras de largo plazo y, además, para establecer compromisos de financiamiento con fondos proveedores de recursos, con bancos o con otros mecanismos financieros que les exige firma de contratos más exigentes, más formales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe, señor ministro, con relación a ese aspecto creo recordar que la ley lleva el plazo hasta un límite de 35 años. ¿Estos contratos son a 20 años?

SEÑOR MINISTRO.- El contrato era de 21 a 24 años; este es de veinticuatro años. Pero nosotros hacemos los cálculos basándonos en un plazo de veinte años, lo que no quiere decir que después que los pliegos estén prontos, todos los contratos tengan exactamente la misma duración. Eso sirve para ajustar el tiempo, las cuotas, los montos y para hacerlos razonablemente accesibles para el Estado y para los propios particulares. Por lo tanto, de la ecuación que surge del costo administrativo de la obra, también surgirá el ajuste del plazo. Por esa razón, estamos manejándonos con veinte años, pero cuando los pliegos estén terminados, podrá haber plazos de 21, de 22 o de algún año menos también.

En esa dirección hemos estado estudiando siete paquetes de PPP y nos reservamos un octavo que todavía no tiene contenido, porque tienen mucho que ver con las zonas de desarrollo productivo que ha tenido el país y que han generado esa mayor demanda. De la misma forma que la ampliación de la Corporación Vial del Uruguay la dirigimos a la red primaria del país, a las rutas

principales –esas que se identifican como una mano que va sobre Montevideo, fundamentalmente, para mantener la red primaria– las PPP van dirigidas a rutas secundarias y, en algunos casos, a algún tramo departamental o a rutas que en los últimos tiempos, como consecuencia de determinado centro de desarrollo económico, han tenido una demanda por encima de lo que estaba previsto y, por lo tanto, no estaban preparadas para poder absorber esa demanda.

Con la Corporación Vial del Uruguay atenderemos fundamentalmente un trabajo de sostener la calidad, pero tenemos por delante la tarea de reconstrucción, rehabilitación y posteriormente de mantenimiento.

Sin embargo, en cada lugar es muy difícil encontrar rutas que estén todas exactamente en la misma situación. Generalmente tienen historias distintas, una calidad de servicio diferente en la actualidad y perspectivas de duración diversa. Eso obliga a que el pliego del llamado tenga una cierta complejidad y exija un estudio.

Por otro lado, esto que resulta ser más complicado también es una ventaja. ¿Por qué? Porque permitirá que cada uno de los paquetes de participación público–privada pueda ir administrándose, empezando por las zonas más comprometidas y postergando otras que hoy por hoy aseguran un cierto nivel de servicio.

Como va a llevar un tiempo poder concretar todo esto, es muy importante tener en cuenta los recursos presupuestales que nos permitirán ir dando respuestas a las necesidades, las urgencias y el mantenimiento, a los efectos de ir sosteniendo la situación y no abandonar con el argumento de que «después se hará», sino tratar de generar condiciones de mediana satisfacción.

El paquete número uno –PPP1– ha sido definido como la zona de Colonia –en homenaje al Presidente de esta Comisión del Senado– e incluye las Rutas 12, 54 y 57; además, se va a incluir el baipás con el puente nuevo de Carmelo para el bicentenario de esta ciudad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estas son buenas noticias. Es la primera vez que escucho noticias tan buenas.

SEÑOR MINISTRO.- Mencioné que era en su homenaje.

SEÑOR PRESIDENTE.- En un rato se va a enterar todo el departamento de Colonia.

SEÑOR MINISTRO.- Eso es lo contrario de lo que pedí recién, que fue no hacer olas.

Realicé toda una introducción pidiendo que no se hicieran olas y lo primero que se le ocurre al Presidente es lo contrario.

SEÑOR CARÁMBULA.- Es algo muy difícil de pedir acá.

(Dialogados).

SEÑOR MINISTRO.- En total serían 262 kilómetros de ruta y se calcula que la inversión en este período alcanzará los US$ 70:000.000 o US$ 75:000.000 de inversión, obviamente si estos proyectos obtienen respuesta de parte de los inversores.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿La Ruta 55 se está ejecutando?

SEÑOR MINISTRO.- Esos son los trabajos que recién mencioné de mantenimiento.

La Ruta 55 –como otras– está en un grado tal que exige un trabajo de mantenimiento, independientemente de que después de que se cumpla este proceso haya un trabajo de fondo de rehabilitación. Mientras tanto, no se podía dejar la ruta así; por eso se está haciendo un trabajo para sostener la situación mientras se realicen los llamados y estemos en condiciones de ponernos a trabajar. En ese momento se comenzará por el punto de mayor exigencia. Lo que esté mejor mantenido podrá postergarse y lo otro se abordará rápidamente.

La PPP2 incluye la Ruta 6 en San Ramón y la Ruta 7 hasta Fray Marcos, con un tramo de la Ruta 12 y la rehabilitación de la Avenida de las Instrucciones hasta Avenida José Batlle y Ordóñez. Nos referimos a todo el ingreso a Montevideo por Avenida de las Instrucciones, la Ruta 6 y demás. Estamos hablando de 231 kilómetros y una inversión de U$S 90:000.000 durante los cinco años.

La PPP3 abarca la Ruta 14, desde Mercedes hasta la Ruta 6, incluyendo el puente sobre el río Yí, un baipás que se construirá para unir la Ruta 6 con la Ruta 14 y un pequeño puente sobre el arroyo Illescas, que es donde se producen las inundaciones.

SEÑOR LACALLE POU.- Es en la Ruta 6 llegando a Sarandí del Yí.

SEÑOR MINISTRO.- Sí, señor senador, ese es el primer tramo de 283 kilómetros con una inversión de US$ 74:000.000.

Después tenemos la Ruta 14 en el otro tramo que va desde la Ruta 6 hasta Rocha.

SEÑOR CERSÓSIMO.- ¿Ese es el cuarto paquete, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Sí, señor Senador, es la PPP4. Con esto se estaría dando respuesta a toda la Ruta 14.

El segundo tramo no va a incluirse en la primera tanda de llamados porque exige algunas tareas previas y expropiaciones; además, algunos tramos de la Ruta 14 son de ruta departamental o de caminería granular.

También estamos tratando de afinar –y bienvenidas sean las opiniones– los criterios en cuanto a cuál es la alternativa que más conviene para culminar este proyecto. Se está trabajando en dos hipótesis: una es la Ruta 15 hasta Rocha y la otra es la continuación de la Ruta 14 hasta La Coronilla. Hay elementos que deben medirse para que la inversión sea posible y sea la mejor. Por un lado, la Ruta 15 aporta la comunicación con Rocha y, por otro, con la continuación de la Ruta 14 efectivamente culmina el proceso transversal, pero debe tenerse en cuenta que en el último tramo están los bañados. Hay que analizar qué posibilidades existen de actuar porque es necesario sustituir algunos puentes que hoy son de madera. Obviamente es un tema que hay que afinar bien técnicamente. Si se suman los dos tramos, serían los 140 kilómetros de la Ruta 14 más lo que se incluya de la Ruta 15 y la inversión llegaría a US$ 140:000.000.

La PPP5 sería la Ruta 9, que va de Pan de Azúcar a Chuy. Esta ruta se ha mantenido durante mucho tiempo; no está destruida, pero existe la indicación de que rápidamente va a entrar en una fase de deterioro mucho mayor porque no ha tenido el mantenimiento adecuado.

A esa ruta le agregaríamos –esto también debe definirse– un tramo de la Ruta 15 y la rectificación del camino que une la Ruta 9 con la Ruta 10, el pequeño camino que está entre Aguas Dulces y La Paloma en la Ruta 15. Se trata de un tramo no demasiado importante de una ruta que estimamos que sí puede tener un rol importante.

La PPP6 corresponde al tramo de la Ruta 26 entre Paysandú y Tacuarembó. Son 197 kilómetros y la inversión necesaria es de US$ 52:000.000.

La PPP7 sería el segundo tramo de la Ruta 26, desde Tacuarembó a Río Branco, que son 284 kilómetros y requiere una inversión de US$ 70:000.000.

Quedaría reservado un espacio para una octava PPP, que se haría en la segunda tanda de llamados y daría respuesta a necesidades que surjan en este período o a elementos que evidentemente debamos atender en esta etapa.

Nosotros consideramos que, si trabajamos intensamente, este año es seguro que podremos hacer el llamado de cuatro PPP y existe la posibilidad de llegar a cinco. A su vez, en la primera mitad del año 2016 estaríamos concretando los tres llamados restantes y seguiríamos jugando con el comodín de la PPP 8 en función de las necesidades.

Con esto se estaría dándole una cobertura al país que no es absoluta ni total y no significa que no se vayan a encontrar puntos débiles, pero la suma de las acciones hará que sea bastante pareja e importante, ya que tendremos un desarrollo en la zona de Rocha, un importante fortalecimiento en la zona de Colonia y también en la zona metropolitana; además, a las PPP hay que sumarles lo de la Corporación Vial del Uruguay. Asimismo, se terminarían dos rutas transversales que creemos que hoy son las más importantes. Además –y anticipándome a la pregunta, habida cuenta de que el Presidente se encargó de publicitarlo–, están previstos los puentes sobre Cuaró y sobre Tres Cruces en la Ruta 30, así como también el mantenimiento con la piedra picada en Tranqueras –en este momento se está partiendo la piedra para esa zona, que era un desastre–, que comprende 30 kilómetros entre repecho de Pena y Ruta 5, y el mejoramiento general del trazado de esa ruta, que ha sido tan comentada.

Estas son las líneas generales de la tarea que estamos realizando.

Por otra parte, esto se complementa con lo portuario. En esa materia existe la necesidad de desarrollar algunos muelles e, incluso, están previstas las inversiones privadas para llevarlos adelante. Tenemos la voluntad de hacer todo lo posible para su concreción porque hasta ahora ha habido dificultades que han impedido la construcción. Estamos decididos a culminar los trámites y promover la realización de estas obras.

De la misma manera, queremos seguir con los proyectos que el puerto de Montevideo ya tiene, algunos de los cuales ya están definidos desde hace tiempo. El puerto de Montevideo es una organización que avanza en forma permanente y segura: siempre se están haciendo inversiones y siempre se están dando respuestas positiva a las demandas. No obstante ello, quiero hacer una autocrítica: necesitamos hacer estas cosas en forma más acelerada, es decir, debemos acortar los tiempos para concretar los proyectos y los objetivos.

La idea es seguir en la misma orientación y con los mismos proyectos que ya se han anunciado, como ser el puerto pesquero de Capurro, la culminación del atraque 14 en lo que es hoy el Muelle C –que ya se ha concretado– y la puesta en funcionamiento de sectores del puerto con los equipamientos necesarios o la incorporación de la draga.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Una segunda terminal de contenedores?

SEÑOR MINISTRO.- En los hechos el puerto de Montevideo tiene dos terminales de contenedores, por lo tanto, una segunda terminal ya existe. En todo caso, tendríamos que hablar de una tercera terminal, lo cual daría para más comentarios. La realidad es que actualmente ya hay dos terminales.

También debemos desarrollar algunas obras en Puntas de Sayago como una forma de seguir avanzando en cuanto a la reserva que tiene el puerto de Montevideo atrás del Cerro de Montevideo, que se debe ir equipando. Actualmente hay algunas zonas de depósito y, en la medida de lo posible, debemos concretar alguna infraestructura que permita una más fácil comunicación entre el puerto y el depósito de Puntas de Sayago.

Un tema sobre el que tenemos una especial preocupación es el del acceso al puerto de Montevideo. Históricamente allí hemos tenido una situación que no es extraña, sino bastante común: entre los puertos y las ciudades se generan conflictos. La situación de conflicto ha llevado a que Montevideo quede muy trancada. Este problema le está haciendo un mal a la ciudad y está dificultando la labor del puerto. Por lo tanto, los proyectos existentes –el acceso norte, etcétera– nos parecen que están muy bien, pero el tiempo ha ido transcurriendo y actualmente estos son insuficientes. Por ello estamos trabajando en una propuesta de acceso que vaya acompañada de un ordenamiento de la circulación dentro del puerto de Montevideo y fuera de este y, si es posible, una comunicación a través de un viaducto que permita pasar por encima de algunos puntos críticos donde se generan diversos nudos que son difíciles de superar de otra manera. Pienso que estamos a tiempo para lograr una solución de ese tipo; hay opiniones que cuestionan estos aspectos desde el punto de vista del interés urbanístico y de una mejor presentación urbanística. Me parece percibir que si no aprovechamos la oportunidad que tenemos ahora, que es bastante reducida, en el futuro el problema se va a hacer más dificultoso y no vamos a poder eludir esa situación de conflicto, donde pierde la ciudad o pierde el puerto. Hoy tenemos la posibilidad de una solución que permite seguir con el desarrollo. Alguna vez tuve la oportunidad de tomar una cervecita fría en una tarde de verano, en el puerto viejo de Génova, al lado de la bahía, es un deleite. Enseguida me imagino que ahí se podrían hacer cosas de ese tipo, pero el problema es que implica una gran inversión porque habría que hacer un puerto nuevo y el país no puede hacerla.

Diría que esta es una primera etapa de presentación y quedo a las órdenes para que los señores Senadores propongan los temas que consideren más importantes.

SEÑOR LACALLE POU.- Dado que llegué un poco después de que el señor Ministro comenzara con su exposición, quisiera que me aclarara si considera que esto es mejor no comunicarlo. Me refiero a lo relativo a los PPP 1 o PPP 2.

SEÑOR MINISTRO.- No, estos temas se han manejado públicamente. El 29 del mes pasado hicimos un llamado a empresas, estudios jurídicos, asesores, bancos y demás y realizamos un relato similar a este porque necesitamos que haya interesados en participar, en financiar, en construir y en asesorar. Por lo tanto, no es que no sea recomendable la publicidad de estos proyectos, sino que creo es de criterio no generar expectativas que luego no estén acompañadas por la realidad de los hechos y del avance del trabajo. En la actualidad, esto es muy fácil porque son papeles y estudios, pero luego habrá que financiarlo y concretarlo. Sinceramente me asusta un poco la dimensión del esfuerzo que nos planteamos. Intentaremos hacer todo lo posible pero no queremos crear falsas expectativas.

SEÑOR LACALLE POU.- Retomo entonces con la cautela que se nos pide y que es compartible.

Los combos o paquetes que se mencionan aquí son netamente compartibles. Es más; en la campaña electoral estuvimos hablando de estas mismas rutas y le diría que en plan de ponernos pedigüeños mencionaría la Ruta 6 que va de Sarandí del Yí al norte, porque para nosotros es una ruta fundamental para el desarrollo próximo del país. También menciono el puente de Carmelo y no sé si se agregaría un baipás a la ciudad.

SEÑOR MINISTRO.- Sí, señor Senador.

SEÑOR LACALLE POU.- Pienso que el señor Ministro nos está dando una buena noticia.

Ahora bien; vamos hacia un escenario de enlentecimiento. Lo decía el señor Ministro, lo dice todo el mundo; no soy economista, pero se deduce de las últimas novedades. ¿Cuál sería la alternativa? ¿Qué quiero decir con esto? Sobre el tema vial, si no funcionan las PPP, que hasta el momento han tenido poco atractivo y si no hay modificaciones sustanciales en este sentido, ¿cuál sería la opción B que tendría el Ministerio?

Otra inquietud está relacionada con el hecho de que tengo entendido que seis o siete empresas nacionales presentaron al ex-Ministro Pintado un proyecto por el que se incluían entre 600 y 700 kilómetros, en un *pool* de empresas. Eso tiene un año de presentación mínimo y si bien

obviamente no se puso en práctica, quisiera saber cómo se ha tratado y si está siendo evaluado en el Ministerio.

Estas son mis inquietudes con respecto a los temas viales y lo más importante es saber si existe una opción B ante el no funcionamiento de las PPP, sobre todo cuando vemos que los últimos balances de los fondos previsionales son complejos como para tomar este tipo de riesgo, teniendo en cuenta la situación que se avecina.

Con respecto al tema portuario, el señor Ministro habló de un Sistema Nacional de Puertos. Es un sistema que no existe, porque si uno ve quién se dedica a cada puerto, puede observar que hay tres organismos distintos participando en la administración de los puertos y, si le sumamos a la famosa Cipap a la cual me quiero referir, habría un cuarto organismo no institucionalizado interesado en este tema.

Me sorprendió la respuesta que el señor Ministro brindó hace unos pocos días cuando el Director de la ANP, el doctor Chahnazaroff, lo llamó para participar en el seguimiento del proyecto de aguas profundas –que tiene dos muertes y dos resucitaciones– y el señor Ministro respondió que no era conveniente, que lo quería hacer, por ahora, con la Cipap. Esto no me parece oportuno por varias razones. En primer lugar, si vamos a hablar de un Sistema Nacional de Puertos tiene que participar, diría, preceptiva y legalmente la ANP, lo que no lo hizo en el quinquenio pasado, cuando se empezó el primer puerto de aguas profundas que contó con la firma del señor Ministro Rossi, cuando se compró las 51.000 hectáreas de La Paloma por US$ 14:500.000. Entiendo que para dar más seriedad al asunto tendría que participar la ANP, y no estoy hablando solo del Presidente de la ANP, sino de todo el organismo. ¿Por qué? Esto también lo dijimos en la campaña electoral y quiero ser coherente: estamos hablando de comprometer el erario, a la sociedad, por encima de un período de Gobierno. Lo más lógico es contar con la participación más amplia y con base política, que todos podamos opinar, sobre todo tratándose de organismos rectores, como en este caso.

Con respecto a la segunda resucitación del puerto de aguas profundas, el Presidente de la República desecha que sea un interés principal y hace pocos días, si no me equivoco el propio Ministro, le da un *electroshock* y lo levanta. Sigo teniendo las mismas dudas que tenía cuando se hizo fuerte hincapié en el tema. La duda principal son las cargas. Lo que escuchamos del Presidente Mujica y lo que estamos viendo como algún esbozo del Gobierno, no lo compartimos. Decir que Bolivia o Paraguay van a ser socios en el puerto de aguas profundas es desconocer la navegabilidad de la hidrovía y los ríos. Es antieconómico que una chata tenga que hacer un trasbordo y después otro más en un puerto de aguas profundas. Ante la ampliación de terminales portuarias en Argentina y en Brasil sigo sin ver las 55:000.000 o 62:000.000 de toneladas necesarias para este emprendimiento, salvo que se pretenda hacer un *data room* dos. En ese caso, una vez más anticipo que se van a presentar interesados en operar empresas de construcción, pero nadie que diga: «Aquí está su disco». No hay nadie que vaya a hacer esa inversión que es como mínimo de US$ 1.500:000.000, salvo que se nos diga de una vez por todas –lo que se nos ocultó e insisto que es cierto– que esta es la terminal de Aratirí. Deberíamos volver a hablar de Aratirí, porque estoy convencido de que no se va a instalar en el país. Es decir, no se instala Aratirí y no va a haber puerto de aguas profundas.

Me parece que sería bueno que estuviera presente todo el sistema político y el puerto va a tener un director para colaborar con el país, obviamente con la visión que nosotros tenemos. Creo que no debe estar ausente sobre todo en este Cipap que en realidad no tiene ninguna institucionalidad. No puede decidir absolutamente nada y está plagado de errores. El mamotreto que presentó está plagado de errores, y así lo confirmó el ex-Ministro Pintado en el llamado a Sala. Hay vaguedades muy grandes en relación con la obra que se pretende hacer y un enlentecimiento en las explotaciones turísticas de la zona de Rocha. Tan así es que ahora se hace la batimetría total. Hay un estudio posterior –hecho a ojo de buen cubero, con algo de técnica–, en el que se decía que los 20 metros estaban a 2 kilómetros, ahora resulta que están a 6 kilómetros, con lo cual la ecuación económica cambia porque tiene que haber un dragado. Se dice que la profundidad más cercana está a 8 kilómetros de distancia del lugar que se va a expropiar, donde se determinó por ley que se va a expropiar. Es un zafarrancho. ¿Volvemos atrás la ley? ¿Derogamos? ¿Vamos a expropiar a otro lugar? Me gustaría saber cuánto se lleva gastado en esta obra, no solo porque está en juego el futuro del país, sino también porque es la plata de todos. Lo único que sé es que cuando el Ministro de Transporte y Obras Públicas era Rossi y el Presidente, Tabaré Vázquez, se gastaron US$ 14:500.000 para comprarle 51 hectáreas en La

Paloma a la Intendencia de Rocha y eso está ahí quieto. Creo que tenemos el derecho de saber y, quien habla el deber de preguntarle para poder informarle a la gente qué es lo que se está haciendo con los recursos públicos.

Con respecto al puerto de Montevideo –que para mí termina siendo el puerto de aguas profundas–, ya tenemos muelles fundados a 14 metros, como por ejemplo el Muelle C. En este sentido, quiero contarle al señor Ministro –aunque ya debe saberlo– que se pensaba construir el Muelle C con una longitud menor y gracias a la comparecencia de un miembro de la oposición en el Directorio de la Administración Nacional de Puertos, se alargó el metraje y hoy se puede usar. Fíjese, señor Ministro, si será importante la participación de todos que, según lo que había mandado el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y lo que haría la ANP, se hubiera construido un muelle que no podría ser utilizado por los buques de hoy. La participación de otra visión hizo que se agrandara ese muelle y que hoy su Gobierno pueda cortar la cinta; o sea, que hasta en eso colaboramos.

Queremos saber si hay algún plan para dragar a 14 metros el puerto de Montevideo porque para nosotros es fundamental, es la vida. En caso afirmativo, también es necesario extender hasta 14 metros el canal por una distancia de 10 kilómetros. Además, desearía saber si eso se le ha comunicado a la CARP.

Por otra parte, en cuanto a la infraestructura ferroviaria –ya que el señor Ministro habla de la transversalidad del transporte nacional, que es un hecho– hay algunas vías que están en mal estado y son necesarias, como por ejemplo la que de alguna manera fue cerrada al tráfico entre Algorta y Fray Bentos y la que llega a Río Branco desde Montevideo. Estos son dos ejes importantísimos en la movilización de la carga en la actualidad.

Por último, pero no menor, pensando en la zona metropolitana, quiero saber si se está estudiando el tren –voy a hablar también en nombre del colega Carámbula, que seguramente va a tener particular interés en esto– de cercanías para el transporte de personas, si se ha hecho algún tipo de llamado o existe algún estudio en este sentido.

SEÑORA AYALA.- En realidad, es una alegría haber escuchado que se tienen en cuenta para este período algunos tramos en las transversales del país, ya que esto para nosotros, los que somos del interior, es muy importante. No dejamos de reconocer las importantes inversiones que se hicieron –evidentemente, hablo de mi departamento porque es lo que más conozco– en el período pasado, como el puente de Yucutujá en la Ruta 30. También me alegró mucho saber que están previstos o, por lo menos, se han tomado en cuenta para este período los otros dos puentes que hacen al corte de la Ruta 30 en períodos de inundaciones o crecidas, la conectividad entre la ciudad de Artigas y la de Bella Unión y la de todo el departamento en sí.

Asimismo, quiero hacer mención al tramo de la Ruta 5 que conecta la ciudad de Tranqueras con la localidad de Masoller, que ya había sido licitado y cuyo arreglo está previsto comenzar.

Aprovecho la oportunidad para solicitar la aceleración de la bituminización del tramo entre Baltasar Brum y Tomás Gomensoro –cuyas salidas no están en condiciones– en el que se está trabajando actualmente, a efectos de que esta obra culmine a la brevedad posible. Reconocemos los esfuerzos y las inversiones que se han venido haciendo en la Ruta 30 de nuestro departamento.

A su vez, solicitamos el arreglo del tramo de la Ruta 4 que queda dentro del departamento de Artigas. Esto es importante para los artiguenses; ojalá esa ruta a futuro pueda ser hecha en toda su extensión porque nos solucionaría aproximadamente 100 kilómetros en la conectividad entre Artigas y Montevideo. Me alegro de que la transversalidad del país esté presente en las perspectivas que hay para este año.

Agradezco al señor Ministro la pronta respuesta que tuvimos en Artigas en lo que refiere al alumbrado del baipás. Realmente, no puedo dejar de agradecerle. Esperamos que en lo que queda de este período de Gobierno Departamental podamos terminar esa obra.

Muchas gracias.

SEÑOR CERSÓSIMO.- Escuchando al señor Ministro comprobamos que hay una propuesta para el mantenimiento y la reconstrucción de 4.430 kilómetros de carretera que aparentemente está incluida en el plan del Gobierno. Si es así, tenemos información de que 7.700 kilómetros de carreteras que necesitan mantenimiento, reestructura y han cumplido su vida útil quedarían fuera de la atención –si bien el señor Ministro aclaró que la solución no era total–, pero a nosotros nos estaría dando que son 3.270 los kilómetros que faltaría atender.

Solicitamos que el señor Ministro realice algún comentario al respecto y confirme la cantidad de kilómetros que faltaría atender. En base a ello, nos gustaría saber si es posible hablar de una crisis vial en los términos en que esto ha sido manejado en los últimos tiempos por la opinión pública y por la prensa.

Por otro lado, me gustaría –creo que es la misma pregunta que formuló el señor Senador Lacalle Pou en su intervención– que se haga algún comentario sobre el mejoramiento de las condiciones y las características de los proyectos PPP, qué es necesario modificar, actualizar, *aggionar* o adaptar para que tengan más credibilidad. El señor Ministro hablaba de esto y queremos saber si eso ya se ha concretado en un proyecto de ley que esté por enviarse al Parlamento o si ya se ha definido que pueden ser adaptados, mejorados o aclarados a través de un decreto.

Por último, en mis pagos, en San José, se ha reclamado y nos han prometido la realización de la doble vía de la Ruta 3, entre la radial de la Ruta 1 en el monumento a Batlle y la capital del departamento. A ese respecto queremos saber qué proyectos, qué propuestas hay o qué idea se tiene. Creemos que eso es algo que está más que justificado y que, inclusive, integra la conectividad con las capitales departamentales.

Ha aumentado la siniestralidad y las dificultades de circulación son notorias. Por esos motivos nos interesaría particularmente tener información al respecto, porque no hemos escuchado que se mencionara en las declaraciones o en las propuestas que se han realizado.

Estas serían nuestras inquietudes.

SEÑOR PINTADO.- Me sumo al reconocimiento de la iniciativa del señor Ministro que pidió ser recibido por la Comisión, si ya se hizo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así es, señor Senador.

SEÑOR PINTADO.- Imaginé que era así porque conozco al señor Presidente de la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Acá prima la cortesía.

SEÑOR PINTADO.- Viendo la respuesta que tuvo con el puente de Carmelo imaginé que ya se lo había reconocido. La verdad es que es un placer recibir a viejos compañeros, en particular a algunos con los que trabajamos en el período pasado.

Más allá de que soy partidario de que los Legisladores del Gobierno tengamos nuestras instancias para discutir y considero que lo que tenemos que hacer es apoyar, me voy a eximir de hacer comentarios –como podrán imaginar tendría muchos para hacer– sobre la exposición del señor Ministro. Pienso que los Legisladores del Gobierno tenemos que respaldar las acciones de nuestros compañeros del Poder Ejecutivo porque partimos de la base de que están aplicando y se van a alinear al programa de gobierno que votamos. Reitero que, en mi condición de Legislador del Gobierno, no voy a hacer ningún comentario sobre la exposición del señor Ministro porque durante muchos años desde la oposición aprendí que el comportamiento de los Legisladores del Gobierno debe ser radicalmente distinto al de los Legisladores de la oposición. Todavía nos cuesta aprenderlo, pero estamos en camino.

Ha habido algunas notas de prensa y, a juzgar por las consultas que he recibido, merecen que realice algunas preguntas para que las respuestas den claridad y creo que esta es la oportunidad de satisfacer esa demanda. Las versiones taquigráficas son un documento público y quien quiera consultarlas puede hacerlo con total libertad para que la verdad de las cosas no esté sujeta a quien escribe las notas periodísticas.

El 10 de noviembre de 2014 se firmó un convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y las dieciocho intendencias del interior, excepto Montevideo porque era el único caso en el que las obras comprendidas se habían cumplido en su totalidad, por el cual se modificaba el convenio firmado el 13 de mayo de 2011, que implementó el plan de obras llamado Tu municipio y conocido popularmente como el plan Realizar. Esa ha sido una modalidad de presupuesto participativo enteramente *on-line*, donde la gente presentaba sus iniciativas y las votaba en Internet. Se trata de una sociedad entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y las intendencias para llevar a cabo un programa en el que se logró la participación de más de 100.000 ciudadanos y que recibió el reconocimiento internacional en una reunión de Municipios de Iberoamérica. En este convenio se introdujeron dos modificaciones, una menor y la otra que es a la que me quiero referir, que dice que este convenio entrará en vigencia a partir de la aprobación por el Poder Ejecutivo y tendrá como fecha de vencimiento el 30 de junio de 2015. En este convenio se expresa que vencido dicho plazo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas queda exonerado de realizar los aportes correspondientes, siendo las obras de responsabilidad de las intendencias respectivas.

En función de eso, las preguntas que quiero hacer son las siguientes, aunque obviamente conozco todas las respuestas, pero mi intención es que consten en la versión taquigráfica. En primer lugar, quiero saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas va a hacer cumplir el convenio modificado el 10 de noviembre de 2015, por el cual, si las obras no están terminadas el 30 de junio, su financiamiento será responsabilidad de las intendencias.

En segundo término, el convenio establece que el Ministerio aportaba a cada municipio $ 1:000.000 al inicio de las obras votadas por la gente y $ 1:000.000 cuando las obras finalizaban. La pregunta siguiente es si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha incumplido con alguno de los compromisos emanados de las obligaciones establecidas en el convenio y si es así en qué casos. Por otro lado, quiero saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene responsabilidad en el atraso o no realización de alguna de las obras que no han culminado y se encuentran dentro del plan establecido.

Reitero que conozco las respuestas a esas preguntas, pero me parece que es importante que quede constancia de ellas en la versión taquigráfica. Aclaro que respaldo las decisiones que se toman y si el Ministerio entiende conveniente no continuar con el plan por las dificultades que ha tenido en su máxima concreción, cuenta con todo nuestro apoyo. Me parece que como esto ha generado algunas preguntas es fundamental que queden bien claras las responsabilidades.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR CARÁMBULA.- En primer lugar, saludo este espacio de diálogo, así como la austeridad y mesura del señor Ministro y su equipo en cuanto a las potencialidades a desarrollar. Sin dudas, es importante tener responsabilidad con respecto a los tiempos y a la financiación, que a veces no son lo que uno quisiera.

Por otra parte, aquí se ha dicho por parte del señor Senador Lacalle, que los planes de infraestructura que se plantean de las grandes vías y conexiones que Uruguay necesita están recibiendo una muy buena respuesta, sabiendo que se trata de un plan progresivo y que ciertamente queda mucho por hacer. Creo que el trabajo se está orientando a las principales y prioritarias necesidades en materia de infraestructura.

Por otro lugar, me parece que en una reflexión colectiva en la que el señor Ministro ha marcado sus planes en materia de vialidad, infraestructura y lineamientos generales en materia portuaria, me parece que, naturalmente, no es para una primera reunión ingresar al análisis del tema

del ferrocarril que ha planteado el señor Senador Lacalle Pou, sino que tal vez sea motivo de una reunión a realizar más adelante en la que podamos dedicarnos específicamente a este tema.

Esto va de la mano de un tema que sé que el señor Ministro conoce profundamente y sobre el que ha sido muy cauto en sus declaraciones públicas, que es el relativo al Sistema de Transporte Metropolitano. En este tema hay tres departamentos que están directamente involucrados, que son Montevideo, San José y Canelones, así como también una parte de Florida. Por supuesto, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene un rol fundamental, pero lo planteo como un asunto a tratar en una futura reunión.

Por último, en relación con lo que planteaba el señor Senador Pintado, quisiera hacerle una sola pregunta que no tiene que ver con el plan Realizar, sino con todo lo que se genera en torno a los convenios que son una herramienta fundamental, me refiero a los clásicos convenios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que ustedes desarrollaron muy bien en este período. Naturalmente que el período de transición genera una interrogante en cuanto al desarrollo de esos convenios. Sé que la voluntad del Ministerio es seguir adelante y aunque no tiene el alcance de la infraestructura, es una realidad que implica a muchos municipios y a todos los departamentos del país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si lo señores Senadores me permiten, me voy a reservar un minuto para plantear lo siguiente, pues mi condición de Intendente electo me impone la obligación de hacerle algunas preguntas que están relacionadas con los planteos que me realizaron algunos vecinos.

Me gustó mucho lo manifestado sobre el puerto de Nueva Palmira y las inversiones proyectadas, la de Corporación de Navíos es aproximadamente de US$ 170:000.000. Tuve la oportunidad de hablar con el Canciller sobre ese tema porque conozco las objeciones que la República Argentina siempre plantea con las cargas en Nueva Palmira, con la hidrovía y con el canal Martín García, algo que parece una historia de nunca acabar. En ese sentido, estaba corriendo un plazo de 180 días que en estos días vencía y en la conversación que mantuve con el Canciller sobre ese tema, me manifestó la misma convicción del señor Ministro, pues es una inversión realmente muy importante, generadora de un montón de cosas.

El señor Ministro conoce bien el problema de la circulación vial en Nueva Palmira hoy es un tema que tiene hasta un impacto ambiental. En estos últimos tiempos estuve yendo mucho a Nueva Palmira y pude comprobar que en plena cosecha de soja, la ciudad queda envuelta en una nube de polvo porque el acceso al puerto está semidestruido. Seguramente la Intendencia tiene responsabilidad en esos accesos porque se encuentran en la parte suburbana, pero si en una ciudad ingresan 1.200 o 1.300 camiones de 40 toneladas por día es muy difícil mantenerlos si no se hacen obras de gran calidad. Quisiera saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas entre las cosas que tiene proyectadas –esto no tiene un costo tan sideral– podría estar en condiciones de hacer aportes requiriéndole a los privados que tienen emprendimientos muy importantes en el puerto asociarse con la Intendencia de Colonia para encontrar una solución, pues no es un tema menor, porque toda Nueva Palmira clama por el problema del polvo y, si a eso le sumamos los granos, se convierte en una mezcla absolutamente contaminante que afecta la salud de la gente.

Otro problema que me plantearon es el famoso tema de la Escollera del Cufré que está causando daños ambientales. Existe mucha preocupación en esa zona, porque tienen balnearios, y la pérdida de arena es muy importante. He leído mucho sobre el tema y sé que su solución tendría un alto costo, pero esta es una preocupación que me marcan todos los días.

Con respecto a AFE, en el período pasado estuvimos hablando largamente en esta Comisión de la Corporación Ferroviaria de la posibilidad de asociar a privados para las cargas, pero esa idea quedó pendiente, no pudo prosperar.

Por último, señor Ministro, no puedo dejar de preguntarle sobre el tema Pluna, sin la intención de ingresar en ningún debate. El otro día votamos la venia del señor Ignacio Berti como Presidente de Pluna Ente Autónomo y estuvimos hablando de cuál sería el futuro de la empresa. Sé que hay un grupo de trabajo –si no me equivoco está integrado por el propio señor Berti–, para ver cuál es la decisión

política, porque imagino que habrán complejidades jurídicas habida cuenta de los reclamos que hay contra Pluna que naturalmente va a requerir una solución legislativa, porque el tema es bastante complejo.

Dejo este planteo junto con las numerosas preguntas que le han formulado, así que va a tener una jornada de trabajo duro.

SEÑOR MINISTRO.- No es trabajo duro, señor Presidente. Es parte del trabajo, pero no duro.

Si no hay inconveniente, voy a ir respondiendo las preguntas de atrás hacia adelante.

SEÑOR PRESIDENTE.- No hay problema, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- El 3 de marzo, tal como habíamos anunciado, designamos un equipo de trabajo integrado por un especialista comercial, un especialista en Derecho y por el Presidente de Pluna.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con Martínez, ¿no es así?

SEÑOR MINISTRO.- Así es, señor Presidente: el doctor Julio Martínez, el contador Jorge Perazzo y el doctor Ignacio Berti para, justamente, analizar algo que es evidente: si desapareció la razón de ser, ¿qué motivo hay para que exista el Ente Autónomo? Pero, sin duda, en un campo tan minado, tan trillado, debíamos actuar con mucha prudencia. Fue por eso que designamos ese grupo de trabajo para que nos asesorara respecto a la manera de tratar el asunto y no precipitarnos para tomar decisiones que hicieran aún más compleja la situación.

Debo señalar que acaban de vencer los noventa días que defendimos en principio. Nos pidieron una ampliación del plazo y nos anuncian que tal vez en menos tiempo ellos ya tengan una definición en la que han estado trabajando para hacernos sus sugerencias.

A su vez, acabo de firmar un plazo de sesenta días –lo firmé hoy– con la idea de que ellos me hagan el informe, me sugieran un camino y, si lo compartimos, tendríamos que enviar una iniciativa al Poder Legislativo porque las modificaciones o la disolución de un ente autónomo tienen que ser hechas por ley y con mayoría especial. Por lo tanto, tenemos presente ese asunto.

Compartimos lo que es a primera vista la impresión que todos los ciudadanos tienen, pero es cierto que hay un conjunto de asuntos judiciales que están siendo atendidos desde Pluna Ente Autónomo. También hay una tarea de mantenimiento de los servicios en Punta del Este, pero ese sería un tema distinto y menor.

Tenemos que ser muy cuidadosos en la forma de decidir quién sigue atendiendo o de qué forma se siguen atendiendo, sin perjuicio para el Estado, los distintos juicios y demandas que están presentes. Esa es la información.

Otro tema que se plantea aquí por parte de varios señores Senadores es el relativo a AFE.

Más allá de las respuestas a los problemas de AFE metropolitana y AFE pasajeros –ese sí que es otro tema, junto con el del transporte metropolitano, pero era imprescindible que la ciudadanía eligiera a los Intendentes del área metropolitana para poder plantearse cualquier alternativa que tenga posibilidades–, hay algunos otros asuntos que estamos manejando respecto al ente ferroviario.

Cuando estuve en el primer período de Gobierno, la historia de AFE era vieja. En esa historia se había acumulado una serie de decretos y disposiciones que habían ido variando la estructura de la institución. Pensamos que eran elementos que habían intercedido negativamente y que eran parte de las dificultades. Por lo tanto, en el presupuesto quinquenal promovimos la derogación de todos esos artículos y AFE Ente Autónomo pasó a ser nuevamente AFE con todas sus responsabilidades, tanto en

el transporte como en la infraestructura, el equipamiento y demás. Más de una vez hemos reconocido que el resultado fue cero o muy poco más que cero. El esfuerzo fue grande y las dificultades, muchas al igual que el tiempo dispensado, pero no funcionó.

Cuando asumimos en este período, vimos que en el anterior esta estructura se había modificado y en el presupuesto quinquenal se había dado origen a una operadora ferroviaria. De esa manera, AFE quedaba como responsable del mantenimiento de los instrumentos y la infraestructura general, mientras que la operadora –servicio logístico ferroviario, o algo por el estilo– sería responsable del mantenimiento de los equipos, la eventual incorporación de equipos y la operación comercial. Sin embargo, la operadora, que estaba decidida y constituida por dos o tres gerentes, no logró hacer una sola factura. Nos pusimos a trabajar en eso y la realidad es que no queremos repetir la misma experiencia que vivimos en el período anterior. Por lo tanto, no vamos a derogar ni a cambiar la estructura que está definida, está en marcha y algún paso ya ha dado, pero a su vez la operadora ni siquiera había facturado.

En definitiva, había que procurar poner eso en marcha. Hemos tomado algunas decisiones. Tal vez una de las más importantes –aunque no ha habido demasiados comentarios públicos es una medida fuerte– es que hicimos un llamado público a trabajadores para la operadora ferroviaria. Se hizo el llamado y después de un proceso de negociación, donde se garantizó a los trabajadores ferroviarios que aquellos que pasaran a trabajar en la operadora ferroviaria seguirán reservando su derecho a volver al Estado en el momento en que ellos lo decidan y que tendrán todas las garantías de que no perderán ninguno de los derechos de despidos, salarios, jubilación ni ningún otro.

Además, ellos también fueron incluidos en el llamado. Se hizo un llamado general a trabajadores de afuera y de adentro de AFE para formar los equipos que se necesitan. Nuestra voluntad es poner en marcha la operadora. Hay dificultades para eso y seguramente exigirán nuevas instancias de negociación con la organización sindical, pero también es cierto que la organización sindical ha respondido al llamado público que hicimos con la decisión de negarse a aceptar que los trabajadores ferroviarios se inscriban en AFE.

Esta es la situación que tenemos en este momento y seguiremos trabajando en eso porque creemos que es fundamental para que AFE pueda reiniciar un camino. Vemos que año a año transporta menos carga. La evolución que se puede observar en una gráfica es notoria y se constata que el año pasado fue el que menos carga transportó. En el año 2015, esto seguirá cayendo si no logramos restablecer otros instrumentos y otros mecanismos para el funcionamiento de AFE. Creemos que es posible hacerlo, pero necesariamente tenemos que tomar algunas decisiones.

Es cierto que hay algunos elementos que tienen que ver con poner en condiciones la propia infraestructura y eso no es solo responsabilidad de la operadora y su funcionamiento. En este momento, la Corporación Ferroviaria del Uruguay está terminando el trabajo que se viene haciendo con el de ramal Rivera Montevideo. Concretamente estamos hablando de un mejoramiento general de la vía. Prácticamente se está por empezar el tramo de Piedra Sola; incluso, ya se hicieron las adjudicaciones y se está armando el contrato. Como decía, se está armando el contrato del tramo Piedra Sola - Algorta - Paysandú - Salto, que es importante. Se financia con fondos Focem del Mercosur y, tal vez, por el origen de este financiamiento no fue posible incorporar el tramo Algorta - Fray Bentos, que para nosotros es muy importante, no solo por la potencialidad en el transporte de carga que hay allí, sino también porque el puerto de Fray Bentos tradicionalmente ha tenido un apoyo importante en el ramal ferroviario.

Se está promoviendo un proyecto de participación público–privada que ya estaba instrumentado y bastante avanzado, que venía del período anterior y nosotros nos proponemos culminarlo. Es un proyecto relativamente más pequeño, porque se trata de recuperar 141 kilómetros de vías y reforzar los puentes ferroviarios para que soporten el peso y así asegurar el traslado de la carga.

En este momento también estamos trabajando, con recursos muy limitados, en el mantenimiento de la línea Río Branco. Se están levantando algunas observaciones con recursos propios e, incluso, hemos decidido duplicar los recursos. Esto lo está realizando una empresa privada, pero con financiamiento de la propia Administración de Ferrocarriles del Estado. Más allá de que se

logre levantar esas observaciones, el ramal a Río Branco es muy largo, de más de 420 kilómetros y exige reparaciones más de fondo. Hasta Treinta y Tres, por lo pronto, tiene una importante demanda de carga potencial. Actualmente, igual se está utilizando con muchas precauciones porque algunas de las cargas que traslada son estratégicamente importantes para el funcionamiento del país. Hemos estado analizando la posibilidad de encontrar algún mecanismo de financiamiento con participación privada –no necesariamente PPP–, que pudiera ayudar a la recuperación de ese ramal.

SEÑOR CERSÓSIMO.- ¿Es una concesión?

SEÑOR MINISTRO.- La administración la seguiría manteniendo Self. Es una especie de iniciativa privada; diría que es una forma de concesión. Estamos tratando de concretarla. Existen algunos interesados en la obra.

El ramal de Minas está en buenas condiciones, se puede utilizar y hay otro que tenemos la intención de recuperar si encontramos un mecanismo adecuado para hacerlo. Hoy no está entre las prioridades de la demanda; sin embargo, vemos que tiene una gran potencialidad a futuro. Estamos hablando del ramal de la línea a Blanquillo. Esto lo relaciono con el comentario que el señor Senador Lacalle Pou hizo con respecto a la Ruta 6. Esta ruta, al norte, tiene potencialidad si se concreta determinada actividad. Ya hay una enorme forestación en la zona y, según la opción que se tome para el destino de esa madera, es una vía y una ruta que estamos considerando.

Hace unos momentos me refería a que tenemos un PPP reservado, así que no lo descartamos como una opción. Sin embargo, buena parte de esa Ruta 6, al norte, es de jurisdicción departamental, no nacional. En realidad, estamos analizando posibilidades y tenemos presente el tema.

En cuanto al tema de la escollera Cufré, un viejo asunto, debemos decir que ese fue un gran mamarracho que se hizo en su momento sin ningún estudio técnico y de una forma muy irresponsable, a tal punto que en el período anterior pusimos en conocimiento de la Justicia las consecuencias que ello generó. Obviamente, es muy difícil individualizar la responsabilidad de los daños, pero la verdad es que se hizo una obra que ni siquiera se culminó y que generó una serie de efectos que creo que sorprendieron hasta a quienes lo hicieron. En realidad, el proyecto original tenía la intención de que pudieran ingresar yates a una terminal portuaria que se quería desarrollar en Cufré y resulta que la barra que se quería eliminar con las escolleras no se eliminó. Según me explicaron algunos ingenieros con experiencia, eso es natural al choque de los cursos de agua dulce con la desembocadura y, por lo tanto, no se va a eliminar hagan lo que hagan. Ese problema siempre estará allí; para solucionarlo habría que dragar o convivir con él. Ahora bien, sí se generaron otros efectos: se formó un enorme desierto del lado de San José y se quedó sin arena la playa de Colonia. Hemos intentado soluciones y algunas son muy caras; ahora se complicó el tema porque del lado de San José no quieren perder la playa y hasta les han dado un certificado internacional y reconocimientos. Por otro lado, Colonia reivindica que lo dejaron sin playa. Reitero que la solución es cara y difícil. Me han dicho que la arena está empezando a cubrir las rocas y algunos señalan que cuando cubra las piedras se restablecerá la corriente de arena para la otra costa. De todos modos, resulta muy difícil explicarles a los vecinos de Colonia que deben esperar a ver si eso sucede. También se dice que se puede sacar alguna parte de la escollera, pero nunca hemos recibido un informe –sí los tenemos sobre la discusión del tema– en el que se indique qué parte hay que sacar, si es la última que va a influir con la corriente de arena o la primera como sostienen algunos. En consecuencia, solucionar este asunto es caro y, además, no está muy claro cómo se resuelve el tema sin sacar del todo la escollera y sin eliminar la playa en San José. A mí se me ocurría –lo he hablado con el Director de Hidrografía– que, con paciencia y buena voluntad de los vecinos de un lado y del otro –no sería la primera vez que reunimos a los vecinos–, podíamos tratar de encontrar una solución combinada. De repente, del lado de Colonia se puede hacer alguna obra –aunque no anule el efecto, quizás podría subsanarlo en parte–, como un pesquero o desarrollar alguna actividad que sea compatible. Incluso, pensé en la posibilidad de instalar sobre el Arroyo Cufré algo así como un puente artesanal que permita establecer una comunicación entre las dos orillas; hoy para tenerla hay que recorrer muchos kilómetros. A lo mejor, los ciudadanos de Colonia no se ven totalmente contemplados con esto, pero podrían acceder con más facilidad a las características que les ofrece el arroyo Cufré del lado de San José y, a su vez, mantienen el tema de la pesca, etcétera. Es cuestión de ver cómo trabajamos el tema; la voluntad la tenemos pero la verdad es que no sabemos

muy bien cómo salir. Se hizo un refulado de arena, pero es algo que desanima hasta los mismos que están trabajando porque no se nota mucho lo que se hace.

En cuanto a Nueva Palmira y la circulación vial, ahí se hizo una mejora del acceso al puerto. Se ordenó y reguló el acceso. Creo que el sistema implantado por parte del Ministerio fue un gran éxito, incluso, la Dirección Nacional de Transporte sigue regulando los aspectos del acceso. Consideramos que es una solución positiva. Creo que eso bajó los nervios que ahí permanentemente estaban planteados, como también el conflicto con la ciudad y la gente puso algunos limitadores para que los camiones no pudieran ingresar a algunas avenidas. Desde luego, el mantenimiento hay que hacerlo siempre, pero en buena medida el asunto se va a empezar a resolver definitivamente con las Rutas 21 y 24, con los nuevos accesos y el puente nuevo. En ese momento vamos a estar en condiciones de mejorar sustancialmente toda esa área. Mientras tanto, hay que seguir peleándola. Ahora vienen las épocas de lluvia y las complicaciones se van sumando.

En cuanto a AFE ya hemos realizado algunas precisiones. Sobre los convenios podemos decir que se va a mantener la política seguida hasta el momento con las mismas condiciones. A lo largo de la historia los convenios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas se fueron ganando un lugar. No siempre fueron iguales, se han ido ajustando y modificando, pero han ganado un enorme prestigio y han cumplido un papel social muy importante en la concreción de diversos proyectos, algunos de las cuales emocionan. Muchas veces agradezco la posibilidad de enterarme de algunos asuntos que los convenios ayudan a resolver. Por ejemplo, problemas de discapacidad, hogares de ancianos, convenios deportivos, áreas sociales, etcétera. Eso funcionaba bien y va a seguir así, el problema es que el prestigio le ha hecho aumentar la demanda. Al principio se podía hacer un gimnasio entero –lo cual se hizo en una época– con el convenio porque eran muy pocos los que lo solicitaban. Después se fue ampliando la demanda y hubo que dividir los fondos en partidas que permitieran contemplar a todos los candidatos. La demanda ha ido aumentando y aparte de repartir los fondos para que se puedan abordar etapas útiles de trabajo, porque no es cuestión de dar una limosna, sino hacer cosas útiles, se van extendiendo los tiempos y la rotación se hace un poco más difícil. Desde ese punto de vista los convenios van a seguir cumpliéndose con los mismos criterios. Hemos puesto al frente de los convenios a la misma persona que trabajó con nosotros en el período anterior, incluso, muchos de los arquitectos son los mismos. Lo que estamos haciendo es continuar desarrollando la política existente.

Efectivamente, hay algunos mecanismos que mencionaba el señor Senador Pintado, que se incorporaron en este último período y ha habido distintos comentarios. Dentro de los mecanismos de convenio se creó uno que era el plan Realizar que, según interpreto, tenía como objeto promover, fomentar y facilitar el desarrollo de los Gobiernos Municipales, es decir, las alcaldías. Esto tenía un funcionamiento tripartito, integrado por el Ministerio, que hacía la promoción y consultaba a los vecinos respecto a qué plan priorizaban, los Municipios, que de alguna manera cofinanciaban el programa –los recursos provenían una parte del Ministerio y otra del Municipio– y los Alcaldes que promovían, lideraban –o no, en algunos casos no– los proyectos que se ponían a votación. La verdad es que el proceso tiene resultados complejos porque esto que nació con la mejor voluntad, en la medida en que el tiempo avanzó, las definiciones se fueron complicando. Lo cierto es que se fueron cuestionando las definiciones originales y los Gobiernos Municipales también plantearon sus cuestionamientos porque no siempre estaban de acuerdo con las decisiones que se habían tomado. Además, los Gobiernos Municipales no siempre se sentían satisfechos con las respuestas que recibían y, a su vez, el Alcalde, el Intendente y los representantes del Ministerio muchas veces no se entendían, lo que generaba un conflicto.

En todos los casos, cuando se llevaron adelante convenios, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas cumplió con el aporte original, el primero, de $ 1:000.000. En el medio estaba el tema de la participación de la Intendencia, la realización de la obra y, al final, el Ministerio ponía el otro millón. Podríamos hacer un detalle de esto pero en el año 2011 el porcentaje de proyectos que quedaron truncos fue menor, el proyecto de alumbrado del año 2012 se llevó a cabo pero no terminó la liquidación y los proyectos del 2013 tienen un alto porcentaje de convenios algunos de los cuales no han empezado, otros comenzaron pero están lejos de terminarse, otros están peludeando y otros terminaron.

SEÑOR CERSÓSIMO.- ¿Qué quiere decir que los proyectos se hicieron pero no se hizo la liquidación?

SEÑOR MINISTRO.- Lo que sucede es que la Intendencia resolvió terminar esos proyectos y hacerse cargo de las obras –o sea, a su cuenta y riesgo–, por lo que quedó trunco. Esto no pasó en un solo lugar, pues también sucedió con otros proyectos que los Intendentes decidieron hacerse cargo de ellos.

En cuanto a la pregunta que hacía el señor Senador Pintado, quiero decir que el 30 de junio vence la prórroga del convenio y, por lo tanto, se termina. Este convenio dice claramente que la responsabilidad queda en la Intendencia que lo firmó y no en el Ministerio.

Por otro lado, cuando se trata de una obra que avanzó hasta determinado punto, nosotros no queremos que quede como un esqueleto absolutamente inmóvil e inútil. Por el contrario, nos gustaría ver si a través de los mecanismos clásicos se le puede dar un empujón para que se termine y para que cada convenio –que es uno de los objetivos permanentes– culmine y sea útil.

Con respecto a la otra pregunta, en ningún caso el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha incumplido con su obligación, aunque queda una segunda partida por transferir en función de que no llegaron a la etapa requerida.

Por otro lado, no vamos a continuar con el programa Realizar. Vamos a procurar que aterrice, están todas las condiciones para que así sea. Los proyectos que hoy no comenzaron –que son unos cuantos– no van a terminar el 30 de junio, por lo tanto, no se van a empezar. No obstante en algunos de ellos ya tenemos depositado el millón, porque el Ministerio hizo el depósito para empujar la iniciación del proyecto, pero eso se ha demorado. Estudiaremos cada caso con el Intendente para ver cómo podemos terminar algunos de ellos y cómo podemos promover convenios de otro tipo. Los fondos iban vía Intendencia, por lo tanto, si no es el Intendente que viene ahora, el anterior sabrá a dónde destinó esos recursos. Desde ese punto de vista al Ministerio tampoco le genera dificultades.

He escuchado algunos comentarios de prensa. Por suerte en Uruguay hay cometarios sobre todo, y está bien, pero quien habla decidió expresamente no salir a responder a ninguna de las preguntas que surgieran de esos comentarios y me reservé la explicación, incluso, tengo algunos números, de modo que si fuera necesario los podemos revisar.

El señor Senador Cersósimo habló de 3.270, pero lamentablemente no tiene razón, es bastante más. La verdad es que nosotros podemos decir que de la caminería del país se está tomando el 50% con los programas que hemos descrito. El total de inversión, si todo marchara bien, es muy importante porque se acerca a las cifras de las que se hablaron en la campaña electoral. Esas cifras asustaban, pero en ese marco se podían decir, no nos asustábamos, pero la verdad que cuando hay que administrar la cantidad que se invierte asusta porque, reitero, es muy importante. Veremos si podemos concretar esas inversiones. No obstante, queda sin atender unos 4.800, 4.900 kilómetros que se van a tener en cuenta con los recursos presupuestales y con un financiamiento especial que estamos gestionando vía CVU con la idea de mantener esa zona. Uno de los instrumentos importantes, son los regionales de vialidad que históricamente trabajan, en algunos casos habrá que fortalecerlos y, en otros, hacer la contratación de servicios de mantenimiento con empresas privadas. Estamos hablando de aproximadamente 4.800, 4.900 kilómetros quedan con un solo mantenimiento. Además, está todo el tema de la caminería rural que es otro capítulo, y junto con la Unidad de Descentralización y la OPP tendremos que ponernos de acuerdo para ver cómo administrar los recursos disponibles.

SEÑOR CERSÓSIMO.- ¿Qué cantidad de kilómetros quedarían?

SEÑOR MINISTRO.- Un poco más de 9.000 kilómetros.

SEÑOR CERSÓSIMO.- ¿Y la caminería rural?

SEÑOR MINISTRO.- Si se hace la cuenta, es bastante más. Hay caminería rural que históricamente se ha mantenido sola como los caminos y otra que exige un tratamiento que se hace a través de convenios o es responsabilidad de los Gobiernos Departamentales.

En cuanto al departamento de Artigas, me parece que me voy a ir del Ministerio sin darme el gusto de hacer una obra de prolongación de la Ruta 4; tengo planteada la interrogante de qué sucedería en toda esa área del Uruguay si pudiéramos continuar esa ruta dándole una circulación de calidad hasta Durazno. ¿Qué pasaría en esa parte del territorio? A mí me parece que, como siempre sucede, sería un gran potencial de desarrollo, pero tenemos que establecer prioridades. Lo haría con muchísimo gusto si contara con recursos y, desde luego, tenemos que hacer el mantenimiento.

Hace aproximadamente seis o siete años que nos comprometimos a dar una mano perfilando el camino departamental de Baltasar Brum –«Isla Cabellos»– a Gomensoro y poniendo los primeros diez o doce kilómetros de riego asfáltico. Pero me contó un pajarito que desde ese entonces no hubo más riego asfáltico en ese camino Baltasar Brum - Gomensoro. Digo esto para atajarme. Es departamental y, por las características del camino, en la medida de las posibilidades sería bueno seguir avanzando en el riego asfáltico. Hasta ahora lo único que se hizo de riego asfáltico lo hicimos en el período anterior, a lo mejor les queda para los blancos en el futuro. Por ahora los únicos que lo hicimos fuimos nosotros. Este es el pueblo del «Tito» Goncálvez.

SEÑOR CERSÓSIMO.- Quiero saber si quedó por el camino mi pregunta sobre la Ruta 3.

SEÑOR MINISTRO.- Junto con la extensión de los proyectos de concesión histórica hay otros mecanismos que estamos procurando utilizar para extender el financiamiento. En ese tramo, entre otras cosas, hay un proyecto que se está estudiando, que no es una PPP tipo. Si bien todo el mundo reconoce que este tramo de ruta es necesario, no es de los que aparecen como una necesidad inminente, aunque sí debe serlo para quienes viven allí. No obstante, a nivel de Vialidad hay un proyecto que se está analizando para ver si se puede abordar.

Algún señor Senador hizo referencia –tal vez me haya perdido en el apunte– a un proyecto de iniciativa privada que se había presentado. Efectivamente se presentó y era una propuesta interesante; se trataba de una voluntad de financiamiento de parte de un consorcio empresarial que hablaba de las rutas que están incorporadas en los distintos paquetes. Esa propuesta significaba un esfuerzo importante, pero picoteaba mientras que la que estamos procurando llevar adelante es más consolidada y uniforme, lo que no quiere decir que si existe la voluntad de invertir a través de proyectos de iniciativa privada, no estemos abiertos a considerarlos.

SEÑOR CERSÓSIMO.- ¿En los estudios que se realizan para otorgarles prioridad a los proyectos se toma en cuenta la accidentalidad? Porque se considera que ese tramo de 25 kilómetros es uno de los que tienen más alta siniestralidad, lamentablemente con muchos fallecimientos de gente joven.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que hay que aumentar las exigencias para otorgar la licencia de conducir y preparar mejor a los conductores porque esos aspectos también tienen que ver con los accidentes. La ruta no se mueve; hay que respetar aquellos tramos en los que no se puede pasar. Recuerdo el desgraciado accidente en la Ruta 11 en el que chocaron un ómnibus y un camión en un puente angosto que estaba bien señalado. Los dos vehículos quisieron pasar a la vez cuando sabían que no podían hacerlo.

SEÑOR CERSÓSIMO.- Hay cruces y señalizaciones que son confusas y el nivel de la ruta en algunos lugares es muy peligroso.

SEÑOR MINISTRO.- Es así. Sin embargo, en el caso del accidente en la Ruta 11, en el que lamentablemente murieron varias personas, no fue así. Todos nosotros, cuando tenemos un problema, muchas veces buscamos al culpable, pero unos segundos antes tal vez nosotros mismos podríamos evitarlo.

Ese es un tema que siempre se considera. Al Uruguay aún le falta mucho en cuanto a la calidad de las rutas y del señalamiento. Tenemos un Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares –Sucive–, pero no tenemos un registro único de conductores ni de infractores, ni tampoco políticas comunes para el uso del cinturón, del casco y demás. Cada uno debe ser responsable de su cuota

parte. En ese sentido, creo que el comentario vale; los señores Senadores me disculparán, pero me parece que tenemos una responsabilidad compartida.

Con respecto a la recaudación, por suerte nos pusimos de acuerdo, pero nos queda la otra parte que me parece que es importante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Todo pesa: la infraestructura, la idoneidad y demás.

SEÑOR MINISTRO.- Siempre pesa todo.

Por otra parte, estamos totalmente de acuerdo con que hoy nuestro puerto de aguas profundas es el puerto de Montevideo y lo he repetido en varias oportunidades desde aquel almuerzo al que el señor Senador Lacalle Pou fue invitado y yo fui de colado.

Tenemos un Sistema Nacional de Puertos que seguramente habrá que perfeccionar, pero ya está funcionando con una dirección y una orientación únicas. Ese Sistema Nacional de Puertos tiene determinados puntos que son pívot, es decir puntos fundamentales y, uno de ellos, hoy y por mucho tiempo es el puerto de Montevideo de aguas profundas. Tenemos que trabajar para que su infraestructura se vaya concretando –como ya dijimos aquí– a una velocidad adecuada. No basta con ir haciendo las cosas.

Si la iniciativa de alargar el Muelle C –al que hacía referencia el señor Senador Lacalle Pou– efectivamente fue de un representante del Partido Nacional se lo agradecemos, pero en realidad a esta altura tendríamos que estar completándolo. Para hacer todo el muelle de más de 500 metros todavía están faltando 180 metros. La parte que se hizo del Muelle C en el puerto de Montevideo, que fue la obra más importante del Estado desde hace más de cien años –porque la otra obra importante la hizo un concesionario privado– demoró once años en concretarse. No podemos ir a ese ritmo de obra.

Tenemos algunos desafíos que cumplir. Vamos a hacer todo lo posible para avanzar con más velocidad y concretar algunos de los proyectos que ya mencioné y no voy a repetir. El dragado es uno de los más importantes. Ahora estamos dragando 13 metros y ya necesitamos la autorización o, por lo menos, el visto bueno por parte de la Comisión Administradora del Río de la Plata. Se está haciendo el trámite. En una primera etapa se está procurando llegar a los 12,60 metros para después pasar a los 13 metros. Ya tenemos posibilidades de que algunos acepten y el objetivo son los 14 metros de profundidad, y ahí recién vamos a poder empezar a discutir si el puerto de Montevideo tiene que dejar camino a otras alternativas. Habrá que evaluarlo. Mientras tanto nuestro presente es seguir desarrollando Nueva Palmira.

Tal vez ahora se me haga difícil ir de atrás para adelante. Por ejemplo, el señor Senador Lacalle Pou mencionaba el tema de La Paloma. En algún momento nosotros teníamos la idea de avanzar en un puerto de aguas profundas en La Paloma con un proyecto que recogía estudios ya realizados y permitía aprovechar una punta de rocas ubicada allí para desarrollar las plataformas del puerto de aguas profundas. En aquel entonces ese puerto tenía menos ambiciones en cuanto a la profundidad porque seguramente podía manejarse con unos 16 o 18 metros; pero la propia discusión que se desarrolló a nivel del Gobierno y del Parlamento hizo que esta iniciativa quedara atrás y diera paso a otra alternativa.

Como ya he dicho con respecto al tema del ferrocarril, no podemos estar empezando de vuelta todos los días y todos los años, y revisando permanentemente los asuntos para tratar de ponerles identidad. Para el país es importante tener un puerto de aguas profundas. Es importante que Uruguay lo prevea como un objetivo estratégico y que en el momento en que el puerto de Montevideo tenga restricciones hagamos otro salto, podamos jugar en esta posición de cuña o de puente que somos en Sudamérica. Es importante que sigamos teniendo un rol de influencia en el país y en la región. Por lo tanto, es coherente seguir trabajando para avanzar en la concreción de un puerto que tenga esas características y dé respuesta a las exigencias que la navegación va a plantearnos en unos años. Así que no nos vamos a poner a discutir por el lugar en que se construirá el puerto, pero vamos a discutir en serio las condiciones y la forma en que ese puerto se desarrollará. Vamos a no limitarnos a

anuncios y a no discutir consignas; vamos a trabajar en esto y a tener en cuenta que el presente es Montevideo, es Nueva Palmira y el Sistema Nacional de Puertos. Para los próximos cinco años tenemos trabajo de sobra en cada uno de esos puertos, pero mientras tanto podemos ocuparnos de un objetivo como este. Por supuesto, no sabemos qué Gobierno habrá en ese momento, pero el Uruguay necesita ir preparándose; el tiempo es lo único que no podemos perder; el tiempo es lo único que no se recupera. Si no somos capaces de prepararnos, va a haber muchas opciones, tal como ocurre con otros muchos temas.

Por eso nos parece que tenemos que llevar adelante este esfuerzo. Cuando en el primer período en que ocupé el Ministerio, más que comprar las 51 hectáreas, las recuperamos, pues habían sido arrancadas de la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio y la Intendencia de Rocha. Esa decisión se tomó en un momento en el que, lamentablemente, no podíamos funcionar como lo hacemos hoy aquí en el Parlamento. Cuando nosotros llegamos al Ministerio y manejamos la posibilidad de desarrollar un emprendimiento portuario en La Paloma, decidimos recuperar esas 51 hectáreas. Entonces, mientras el puerto no se desarrollaba, las cedimos en comodato –no sé exactamente cómo se dice– a la Intendencia de Rocha para que siga cumpliendo su papel histórico, con el Parque Andresito, la zona de camping y de bailes, etcétera. Eso fue lo que pasó y, como se verá, no hay ninguna especulación ni ningún misterio. En época de dictadura alguien decidió que ese predio pasaba al Ministerio de Defensa Nacional y cuando tuve el privilegio de llegar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas me pareció que era consecuente con el desarrollo de un puerto de aguas profundas recuperar esas áreas y, mientras tanto, las tiene la Intendencia de Rocha.

Ahora bien; el Sistema Nacional de Puertos hoy lo dirige el Ministro de Transporte y Obras Públicas y lo preside el Presidente de la Administración Nacional de Puertos. Cada puerto tiene sus propias autoridades, pero el responsable es el Ministro de Transporte y Obras Públicas. En este caso, para ser consecuentes con el objetivo, promovimos ante el Presidente de la República una resolución por la que se deroga el Decreto n.º 395/11, que es el de la Cipap, y se encomienda al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el marco del desarrollo del Sistema Nacional de Puertos y en coordinación con otros organismos públicos competentes en razón de materia, particularmente los Ministerios de Economía y Finanzas y de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, impulsar y dar seguimiento al proceso que involucra el análisis de los aspectos técnicos, económicos, constructivos, medioambientales, administrativos y legales necesarios para concretar la instalación de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha. Esta es la resolución que promovimos en cuanto llegamos y el Presidente la hizo estudiar. Esto no se resolvió de un día para el otro. Finalmente, el Presidente de la República decidió devolver al Ministerio de Transporte y Obras Públicas una competencia que yo sostengo que le corresponde en materia portuaria. En función de eso convocamos a una reunión de los Ministros responsables que integraban la Cipap y al Intendente de Rocha.

SEÑOR LACALLE POU.- ¿Al Intendente electo?

SEÑOR MINISTRO.- Los invitamos a los dos, y la razón por la que lo hicimos es porque anteriormente habíamos comparecido: proporcionamos toda la información que teníamos, anunciamos esta resolución y contestamos las preguntas que nos hicieron cuando fuimos invitados por la Junta Departamental de Rocha. Lo que por razones de tiempo no pudimos hacer era reunir a quienes habían integrado la Cipap –la Comisión Interministerial designada en el período anterior– para informarles hasta por razones de cortesía –pero no solo por razones de cortesía–, que el Presidente de la República había dispuesto que los asuntos que tienen que ver con el puerto de aguas profundas pasan a ser de responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Les agradecimos el trabajo que realizaron en esa Comisión que va a dejar de existir, no porque se haya derogado expresamente, sino porque además había cumplido su período de funcionamiento. Pero además fue una muy buena oportunidad para que cada uno de los presentes me trasmitiera –porque no habíamos tenido otra oportunidad– sus opiniones, sus valoraciones, sus discrepancias y sus propuestas. Así fue la reunión.

La verdad es que el Director de la Administración Nacional de Puertos por el Partido Nacional tal vez se haya enterado por la prensa.

SEÑOR LACALLE POU.- Yo me enteré por la prensa.

SEÑOR MINISTRO.- Él me dijo que usted le había recomendado que pidiera para concurrir a la reunión, pero sinceramente lo pensé y decidí que no, porque no era una reunión para informar a todos, sino que era para informar al Ministro. Me interesaba saber cuál es la opinión de quienes tenían una responsabilidad y van a seguir teniéndola, porque muchos de los ministerios que estaban presentes, evidentemente seguirán con un papel muy importante, por ejemplo, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y el Ministerio de Defensa Nacional.

Le dije también al Director de la ANP –que por otra parte es el mismo Director que fue confirmado en ese cargo– que con mucho gusto yo me ponía a las órdenes para informarlo. Y esto lo voy a hacer no en una reunión con la ANP con la que indudablemente nos vamos a encontrar más de una vez, sino que de la misma manera que él me llamó, yo lo voy a llamar y lo voy a informar, y si el señor Senador Lacalle Pou que fue el que tuvo la idea nos quiere acompañar con mucho gusto combinamos la posibilidad de trabajar. De eso se trata: de informar, pero es también recibir interrogantes y estar atentos para trabajar en conjunto.

SEÑOR LACALLE POU.- Como a mí me gusta decir las cosas de frente, porque después las voy a decir a la opinión pública –no me gusta los que gritan en la pulpería y se callan en la comisaría–, quiero decirle que así como elogié la primera parte de su exposición y que haremos todo el esfuerzo para que se pueda cumplir, en este tema confirma la desilusión que tengo con respecto a este tema.

Planteo esto porque, afirmando lo que dice el señor Ministro, que el tiempo no se recupera, los causantes de que se haya perdido el tiempo son el señor ministro, el Gobierno anterior y, ahora, el Gobierno que acaba de empezar.

Estaba buscando las palabras dichas por el señor Ministro cuando pusieron US$ 14:500.000 de la gente en el puerto de La Paloma. Básicamente, lo que usted dijo–y podrá corregirme– fue: «Esto no es verso –estoy repitiendo casi textualmente–, no es como los rumores de antes, los versos de antes. Esto es en serio, acá va a haber un puerto de aguas profundas». Cierro comillas. Víctor Rossi.

SEÑOR MINISTRO.- No me consta, señor Senador.

SEÑOR LACALLE POU.- Así fue, señor Ministro, se lo aseguro.

SEÑOR MINISTRO.- Creo en el señor Senador, pero no me consta.

SEÑOR LACALLE POU.- Después sabe todo lo que varió el puerto de aguas profundas; el señor Ministro lo sabe.

Luego crearon esta famosa Cipap que, no pierda el tiempo, señor Ministro, porque el trabajo no reviste la seriedad que debe tener. Lea la versión taquigráfica de la sesión en que los Ministros estuvieron aquí y va a darse cuenta de que todo es relativismo puro. Todo es así, desde la elección del lugar, pasando por la batimetría, el acceso ferroviario o carretero hasta el turismo y el medioambiente. Falta saber cuánto se gastó. Lo pregunté, pero todavía no lo sé. ¿Cuánto se gastó en eso? A su vez, también falta saber el lucro cesante que tuvo la gente del lugar que estaba haciendo inversiones turísticas.

En este sentido, ustedes deben estar enterados de que se han presentado dos juicios contra el Estado: uno de ellos es contra el Poder Legislativo, que dicta la ley sobre el lugar del puerto, y otro contra el Poder Ejecutivo, específicamente, contra el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Por tanto, se perdió tiempo y dinero. No es serio que un mismo partido político, en diez años y unos meses, cambie cinco veces de lugar y nos diga que no es verso, que es un puerto, después que va a haber, después que no va a haber y después que va a haber.

De la misma forma, tampoco fue serio –porque no hay ningún documento– cuando el ex–Presidente Mujica se reunió con Evo Morales y dijo que hay un acuerdo para transportar las cargas de

Bolivia. Si hubieran leído los acuerdos que Bolivia tiene firmados desde hace tiempo con Perú y con Brasil, se habrían dado cuenta de que eso no existe. Ni siquiera tuvieron la delicadeza de leer los documentos del Lyrsa y ver cuáles son las obras para las que nosotros –dicho sea de paso– no estuvimos a la altura de las circunstancias.

Lo mismo sucedió con Paraguay. ¡Decir que Paraguay va a ser socio! Primero lo corrimos del Mercosur y después lo abrazamos y decimos que va a ser socio del puerto de aguas profundas; eso es desconocer la circulación, la navegación fluvial y marítima.

Entonces, señor Ministro, considero que con relación a este tema lo mejor que puede hacer el Gobierno, no ante nosotros, aunque también tendría que hacerlo –soy partidario de las relaciones formales, por eso no voy a llamarlo para tener la reunión por el tema del puerto y le voy a recomendar a nuestro Director que tampoco lo llame– es convocar a reuniones formales.

Planteo esto porque recién nos dijo que se asesoró con la gente que estuvo, pero al mismo tiempo convocan al Intendente electo de Rocha que nada tuvo que ver con el tema.

Con relación al Sistema Nacional de Puertos, niego que estemos ante uno así porque no hay coordinación, no hay funcionamiento, y en todo este embrollo que hicieron con el tema del puerto, la ANP no participó como Directorio. Habrán llamado al ingeniero Díaz, pero la ANP no participó.

Si nos referimos al dragado, usted sabe –o debería saber– que en algunos lugares de nuestro país estamos dragando fuera de las normas. Por tanto, lo del Sistema Nacional de Puertos no funciona de esa manera.

Retomando lo que venía planteando antes, creo que el Gobierno tiene que decirle a la gente qué es lo que va a pasar porque ya le erró, ya gastó tiempo de la gente, frenó inversiones, generó expectativas, gastó dinero y no puede seguir de esta manera. No es serio, señor Ministro. Considero que todo lo seria que fue la primera parte de su exposición, contrasta con esta otra parte. Esto no es serio. Confirma diez años y cinco meses de escasa seriedad.

En definitiva –y apelo a la responsabilidad del señor Ministro en la Cartera y a las responsabilidades del Presidente de la República–, no es aceptable tener tantas idas y vueltas, ya hemos perdido bastante tiempo en ese sentido. Se lo tengo que decir porque esto mismo –palabras más o menos– es lo que le decía a la opinión pública y por eso lo digo ahora mirando a los ojos al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Llegué el 1º de marzo al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero desde antes de esa fecha –habida cuenta de que el señor Senador Lacalle Pou mencionó palabras mías entre comillas sobre los predios de Rocha, puede buscar mis declaraciones y ver cuáles fueron, aunque seguramente el señor Senador las conoce– hemos actuado con responsabilidad y consecuencia, en cada una de las cosas que hemos dicho.

Sé que hay muchas idas, venidas y especulación, que a veces uno puede comprender en las circunstancias que vive el país, así como la necesidad de discutir temas y de marcar perfil, pero no en cuanto a lo que yo he dicho antes de llegar al Ministerio…

(Intervención del señor Senador Lacalle Pou que no se escucha).

–Estoy hablando en general porque no puedo hablar personalmente con el señor Senador Lacalle Pou. Si el señor Senador quiere hablar conmigo en el corredor, así lo haremos, pero acá tengo que dirigirme al Presidente. No tengo más remedio.

(Intervención que no se escucha).

SEÑOR PRESIDENTE.- Continúe, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Nosotros hemos sido consecuentes.

Creemos que el puerto de aguas profundas tiene un enorme valor estratégico, como tratamos de explicar –creo que es comprendido por todos–, y que debemos recorrer un camino que le sirva al país, acumulando en una dirección, sin utilizar esto como una tribuna permanente de diferenciación.

El señor Senador hacía referencia a distintas opciones que ha habido y mencionaba La Paloma, pero sé que el señor Senador sabe –como lo saben los demás señores Senadores– que la historia de nuestro país acompaña la ambición, la aspiración y la valoración de un puerto de aguas profundas. Incluso, puedo mostrarle al Senador distintas maquetas realizadas cuando el puerto de aguas profundas se discutía en la zona de La Ballena, en Maldonado, y también de proyectos en José Ignacio.

El proceso de discusión ha seguido y va procurando una definición que el Uruguay necesita. Por eso mismo no quisimos empezar por sumarnos a la carrera de las propuestas del lugar, a la especulación de las características y a la diferenciación de lo que opino y lo que opinaba el otro. No, no; tenemos un trabajo realizado donde hay un conjunto de estudios que nos han ayudado a conocer mejor la costa del país –al cual le faltan análisis que habrá que seguir realizando para saber mejor cuáles son las características de nuestra costa, las profundidades, los movimientos y las corrientes que afectan a nuestras costas– y tenemos que seguir aproximándonos a una definición.

No estoy en condiciones de decirlo. Hay una ley que se votó –promovida por el Poder Ejecutivo– en el período anterior a nivel parlamentario, que establece un lugar y determinadas definiciones generales para la construcción del puerto. No voy a ser tan irresponsable de empezar por remover eso, decir eso o proponer un cambio porque me parecen otras cosas, pero tampoco promoveré alternativas que no surjan del intercambio, del estudio y de la profundización del conocimiento de la materia, necesarios para llevar adelante un puerto de aguas profundas. Mientras tanto, lo que tenemos que hacer es trabajar. En esta primera etapa trabajamos con quienes habían sido integrantes de esa Comisión que había contratado y promovido una serie de informes. Si la gran preocupación que existe es saber cuánto costaron esos informes, tomaré nota para recabar es información y hacerla llegar a quien la solicite. Creo que no es un tema sustancial, cuando estamos discutiendo el valor estratégico que tiene el puerto de aguas profundas, así como también su ubicación.

No estoy cerrado a realizar todos los intercambios que sean necesarios para tratar de avanzar en este tema, pero lo que no voy a poder impedir es si se quiere tomar este asunto como un tema de especulación política, de diferenciación, donde cada uno quiere sacar determinado rédito, conclusiones o publicitarse de tal o cual manera. Lo único que vengo a plantear a esta Comisión del Senado es mi compromiso de trabajar seriamente y con transparencia, dando a conocer los informes que, por otra parte están a disposición de quien desee verlos. Todos los informes de los estudios que se hicieron se encuentran en la página web del Ministerio y, reitero, se puede acceder a ellos y estamos proclives a hacerlos llegar por el medio que la Comisión estime conveniente. Siempre ha habido otras opiniones y otras aspiraciones y las va a seguir habiendo. Nos comprometemos a trabajar en serio en algo donde no nos estamos jugando el corte de una cinta, porque el puerto de aguas profundas, que es tan importante para el futuro de Uruguay, no va a tener una cinta que se corte en este período de Gobierno, pero sí creemos que tendríamos que avanzar y dejar una plataforma que haga posible su concreción en el futuro inmediato.

SEÑOR LACALLE POU.- Descarto que cuando el señor Ministro habla de perfil no se está refiriendo a mí. Seguramente, se refiera a gente de su partido y de su Gobierno. Aclaro esto porque he trabajado seriamente sobre este tema. Reitero que el que no ha sido serio es el Gobierno y en lo que me concierne, no tengo el derecho, tengo la obligación de decir las cosas, porque sí es importante el tiempo perdido, como también es importante conocer lo que piensa el señor Ministro, el ex–Presidente de la República, el ex–Ministro y el actual Presidente de la República. El señor Ministro sabe que en este mundo moderno, las declaraciones emanadas del titular de un órgano con responsabilidad política

superior también son importantes porque generan efectos, y si además tiene un costo que incide en el erario, existe más responsabilidad. Mi actitud lejos está de ser perfilista; es el deber ser que tengo como gobernante. La gente me eligió para estar en este lugar y en los últimos quince años ha hecho lo propio para que, entre otras cosas, controle al erario y al Poder Ejecutivo y no voy a renunciar a hacerlo. No creo que se haya trabajado seriamente en este tema en las declaraciones, en las inversiones, ni en los anuncios que se han realizado con mandatarios de otros países; y podría seguir con una puntualización enorme. Espero que se revea esa posición porque involucra a todo el Frente Amplio: al primer período, al segundo y a los primeros meses del actual Gobierno. ¡Ojalá que en estos meses y años por venir, se cambie la pisada! Por eso, cuando le pedí al señor Ministro que fuera claro ante la opinión pública, era porque él lee los diarios, se los leen o le hacen llegar las noticias. En estos cinco meses han puesto en el CTI al puerto de aguas profundas, lo han enterrado, lo han sacado, goza de buena salud y, ¿saben lo que pasa? Eso genera incertidumbre, no solo en los operadores portuarios, sino también en una zona de nuestro país que ¡vaya si necesita una terminal portuaria!

A mí me gustaría estar hablando aquí de Tacuarí o de Charqueada, que están mucho más cerca de ser una realidad. Creo que allí habría que hacer un fuerte hincapié. Además, opino que habría que hablar seriamente de la convivencia turística y portuaria de La Paloma, aun a riesgo de tener conflictos, pero hay que tratarlo seriamente. Pero no podemos seguir construyendo burbujas que no llevan a nada, que frenan inversión turística, que gastan el dinero de la gente y que generan incertidumbre.

SEÑOR MINISTRO.- Puedo compartir la voluntad de trabajar por las cosas que valen. El Senador hacía referencias a algunos asuntos que representan todos capítulos que podríamos abordar acá mismo, aunque ahora no lo podemos hacer por el respeto al tiempo de los señores Senadores. Yo quiero decir que hemos trabajado con seriedad, que somos Ministros de este Gobierno, por lo que somos responsables de lo que este Gobierno, el Presidente de la República y el Ministro dicen. No podemos salir a discutir todos los temas y de cualquier manera. Por poner un ejemplo, puedo decir que hace pocos días se publicaron una serie de artículos en un semanario muy prestigioso del país, el Semanario *Búsqueda*, donde se habla de un tema portuario muy importante, de primer orden, anunciándose la decisión de este Gobierno de tomar resolución en cuanto a la concesión de terminales, mencionándose incluso fechas de reunión. Puedo decir que todo eso es falso; es más, ni siquiera las fechas son ciertas. Algunos Legisladores, incluso, han declarado en función de un primer artículo, nutriendo un segundo artículo que también es falso. Entonces, la prensa me ha preguntado cuál era mi opinión sobre esto. Obviamente, alguien tendrá interés en publicar un artículo totalmente falso. En estas semanas ningún periodista de ese medio me preguntó sobre algo que tuviera que ver con la publicación. Cuando yo leo estas publicaciones me pregunto, ¿y esto qué es? Pensé que quizás alguien habrá pedido que se haga una nota así. A la otra semana vi la siguiente nota, que ya tenía opiniones agregadas. Me pregunté en ese momento qué hacía, pero pensé que no puedo salir a decir nada sobre esto. Un periodista, delante de cámaras, me pregunta sobre esto y yo tengo que decir que nada de eso es cierto, pues no puedo contestar una pregunta sobre la base de algo que no sé de donde salió ni quién lo inventó. Por otro lado y referente a otra temática –justamente hablábamos recién de los convenios sociales y del plan Realizar–, hace pocos días salió una nota con una serie de comentarios, con números, estadísticas y porcentajes. Al ver esto solicito los datos, y al analizarlos veo que los porcentajes no coinciden. Otra vez digo que no puedo salir a contestar estas cosas porque, repito, uno no puede salir a contestar cosas que no sabe de dónde salen. Ahora bien, sobre este aspecto del sistema portuario y su funcionamiento, con mucho gusto reitero la posibilidad no sólo de llamar al Director del Partido Nacional para hablar de eso –como ya dijimos que haremos–, sino también la de que el Senador nos pueda hacer llegar las preguntas y comentarios que nos ayudan. En buena parte, esta discusión sobre que se enterró o desenterró al puerto de aguas profundas es el fruto de un manejo muy particular de un tema, tomándose un trozo y otro, comentándolo luego y transformándose en una noticia.

Aratirí nada tiene que ver con el puerto de aguas profundas. Obviamente, si hubiera una carga de mineral, o lo que sea, en volúmenes importantes, eso favorecería la posibilidad de desarrollo de un puerto. Cuando en este país surgió el tema del puerto de aguas profundas, incluso en la época en que se manejaba la opción de La Paloma –como recordará el señor Senador Lacalle Pou–, ni se soñaba que pudiera existir extracción de minerales o la empresa Aratirí. Y, sin embargo, el puerto de aguas profundas seguía siendo un valor estratégico importante para el futuro del país. Entonces, se empiezan a entreverar todas las cosas y, tal vez, el ciudadano puede llegar a confundirse en cuanto a que hay idas y vueltas e incertidumbres. Ahora bien; esa no es una responsabilidad del Ministro, que

ha tenido especial cuidado, no solo en ser consecuente, sino en no facilitar titulares ni anuncios y en no tirar bolazos. El Ministro ha tratado de fundamentar las cosas que dice y que hace.

SEÑOR CARÁMBULA.- Notoriamente podemos tener diferentes opiniones, en particular respecto de las expresadas con mucha nitidez por parte del señor Senador Lacalle Pou, pero creo que claramente el señor Ministro ha aportado, no solo en el tema del puerto, sino en todos los asuntos abordados en el día de hoy, una postura con mucha rigurosidad, seriedad y cautela, invitándonos al diálogo, a construir y a participar. A su vez, en lo que refiere a ese tema en particular, ha ofrecido seguir trabajándolo en distintos ámbitos, incluso en esta Comisión. No podemos hablar de burbujas; al contrario, creo que ha habido un planteo absolutamente serio, riguroso, con todo respeto y responsabilidad.

No podía dejar finalizar esta reunión sin marcar el respeto a lo que el Ministro ha planteado.

SEÑOR LACALLE POU.- Antes de finalizar, quisiera saber si están jugados a la PPP o hay un plan B.

SEÑOR MINISTRO.- Vamos a hacer el esfuerzo por recorrer este camino porque creemos que es el que le conviene al país y a sus posibilidades actuales. No es bueno dar opciones cuando uno está jugado en un andarivel que, a esta altura, ya tiene direcciones muy definidas y avanzadas. No obstante, el país no puede quedarse con los brazos cruzados, y si tuviéramos la infelicidad de que este camino no nos permitiera concretar los frutos que esperamos, trataríamos de trabajar otras alternativas.

Antes de retirarme quiero desearle al señor Presidente mucho éxito en la nueva responsabilidad que va a asumir en los próximos días, que sé que es apasionante, linda, pero exigente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias; probablemente nos veremos en otros terrenos.

Lo único que me resta es agradecer la presencia del señor Ministro y sus asesores. Ya tendrá la Comisión alguna otra ocasión para seguir hablando sobre estos temas.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Son las 17:58).